

Portugal.

In Ermangelung der auf den Pflichtexemplaren beruhenden Statistik hat Herr Navarro Salvador uns wenigstens die die portugiesische Tagespresse im Jahre 1921 betreffenden Angaben verschaffen können, wie sie in den Anais das Bibliotecas e Archivos (Bd. II, Nr. 8) enthalten sind. Wir stellen sie nachstehend denen von 1920 gegenüber, die vom Jahre erschienen sind:

Tagespresse:

	1920	1921
Politik	344	365
Volkswirtschaft	49	46
Literatur	38	37
Religion	44	44
Studentisches	23	8
Humoristisches	25	27
Wissenschaft	16	18
Handel und Industrie	13	9
Koloniales	10	6
Sport	11	17
Recht	7	6
Jugendchriften	3	2
Landwirtschaft	10	8
Kunst	9	10
Annoncen	7	18
Wohltätigkeit; Armenpflege	2	2
Touristik	1	1
Briefmarkenwesen	4	2
Finanzen	3	3
Illustrierte Blätter	6	2
Heer	2	1
Mode	1	1
Verschiedenes	6	19
Insgesamt:	634	652

Sieht man näher zu, so scheint diese Vermehrung der Zahl der Veröffentlichungen (Annoncen + 11, Verschiedenes + 13) vielmehr eine Verarmung ihres Inhalts und eine Schwächung ihrer sozialen Mission zu bedeuten, trotz der größeren Zahl der politischen und humoristischen Veröffentlichungen. Die Zahl der Zeitschriften hat sich indessen vermehrt (1920: 82; 1921: 89), auch die der Zeitungen (1920: 552; 1921: 564).

Die 564 Zeitungen umfassen, was ihre Erscheinungsweise betrifft, 283 wöchentlich ausgegebene Blätter (1920: 311), 96 halbmonatliche (110), 58 tägliche (51), 25 zweimal wöchentliche (37), 48 monatliche (35) und 54 verschiedentliche (18). Von den 89 Zeitschriften erscheinen 38 monatlich (35), 22 zweimal monatlich (20), 10 wöchentlich (10).

Rußland.

Das Nieuwsblad voor den Boekhandel vom 18. April 1922 berichtet einen in der Märznummer der Zeitschrift The new World erschienenen Aufsatz, der von der russischen Literatur handelt. Dessen Verfasser, Herr Raoul Sabry, stellt fest, daß Rußland im Jahre 1916 noch 16 240 Bücher erzeugte, eine Zahl, die in den Jahren 1917, 1918, 1919 und 1920 nach und nach auf 12 297, 7522, 3827 und 2488 zurückgegangen ist. Man kann, obgleich genaue Mitteilungen fehlen, annehmen, daß sich im Jahre 1921 die Lage etwas gebessert hat. Die Verordnung vom 30. Juni 1920, von der wir in der Nummer des „Droit d'Auteur“ vom 15. Januar 1922, Seite 12, sprachen, scheint einen günstigen Einfluß gehabt zu haben, zum mindesten in bezug auf das Wachstum der Romanliteratur und der dichterischen Erzeugnisse. Auch scheint es, daß die Sowjets, nachdem sie jedes literarische Eigentum unterdrückt hatten, ihren ersten Irrtum eingesehen haben und daran denken, den Schriftstellern einen bescheidenen Schutz zu bewilligen. Doch sind die Nachrichten aus Rußland so widersprechend, daß man alle über dieses in vollständiger und allmählicher Umwandlung begriffene Land verbreiteten Gerüchte mit äußerster Vorsicht aufnehmen muß.

(Schluß folgt.)

Das deutsche Buch wird immer noch in großen Mengen nach dem Auslande verschleudert und verschoben.

Bei den häufigen Erörterungen im Börsenblatt über die Verschlebung deutscher Bücher nach dem Auslande sind, soweit ich die Angelegenheit verfolgen konnte, gewisse Mißstände und Schleichwege noch gar nicht oder nicht genügend beachtet und gewürdigt worden. Ich möchte diesem Mangel abhelfen und einige solcher Schleichwege und Mißstände, die zur Herabwürdigung des deutschen Buches im Auslande beitragen, beleuchten, damit die maßgebenden Stellen, insbesondere die Außenhandelsniederstelle sowie der kürzlich laut Börsenblattbekanntmachung vom 24. Februar gegründete Ausschuss zur Förderung des Ansehens des deutschen Buches im Auslande, ferner die Verlegerschaft im allgemeinen auch dort den Hebel zur Besserung ansetzen können.

Als einer der ärgsten Mißstände im überseeischen deutschen Buchhandel wird die Tatsache empfunden, daß Angestellte deutscher Schiffe einen jähninghaften Handel mit deutschen Büchern treiben und damit dem regulären Sortiment ganz ungemein schaden. In Buenos Aires, dem Endhafen der meisten Dampferlinien nach Südamerika, bleiben die Schiffe meist 1—3 Wochen liegen, ehe sie die Heimreise antreten. Während dieser Liegezeit werden nun die deutschen Dampfer sehr gern und häufig von den dort ansässigen Deutschen besucht. Dabei werden Bekanntschaften mit der Befahrung angeknüpft, woraus sich dann häufig eine Art von Geschäftsverbindung ergibt, indem gefällige Schiffsangestellte sich bereit erklären, gegen eine entsprechende Entschädigung allerhand Sachen von Deutschland mitzubringen, die sie bei der nächsten Ankunft des Dampfers ihren Auftraggebern abliefern. Am meisten werden die Leute mit der Beforgung von Büchern beauftragt, weil diese am leichtesten zu behandeln sind und auch in Buenos Aires ohne jede Schwierigkeit vom Dampfer an Land gebracht werden können, da Bücher in Argentinien zollfrei sind und infolgedessen Bücherpakete ohne jedes Hindernis seitens der Zollbehörden den Freihafen passieren können.

Ein solcher Schiffsangestellter geht also in Bremen oder Hamburg in eine Buchhandlung und kauft die von seinem Auftraggeber gewünschten Bücher. Natürlich ohne Valutaanschlag! Er kann die Bücher ungehindert an Bord seines Schiffes bringen, weil die Angestellten, auch wenn das Schiff im Heimathafen liegt, täglich an Bord zu tun haben. Sie werden jeden Morgen von Schleppern der Reederei nach dem Freihafen gebracht. Jrgendwelche Kontrolle, was die Angestellten in ihren Paketen bei sich führen, findet nicht statt. Ich selbst habe probeweise diesen Weg einmal benutzt, um mich davon zu überzeugen, daß er wirklich gangbar ist.

Das Exempel stellt sich nun für den Auftraggeber wie folgt: Angenommen, es handle sich um ein Buch im Ladenpreis von 10 000 Mk. Diesen zahlt der Angestellte in der Buchhandlung; er schlägt dann vielleicht 50% darauf, verkauft mithin seinem Auftraggeber in Buenos Aires das Buch für 15 000 Mark weiter. Der letztere macht damit ein gutes Geschäft; denn würde er daselbe Buch von einem deutschen Inlanderportbuchhändler beziehen, so müßte er 10 000 Mk. zuzüglich 120% Valutaanschlag und die Portokosten tragen. Ihm würde also das Buch mindestens 25 000 Mk. kosten. Bei einem Sortimenter in Buenos Aires wäre es sogar noch teurer. Der Privatmann bekommt also das Buch auf diesem Wege mindestens 40% billiger als auf dem billigsten gesetzlichen Wege. Für uns Sortimenter in Buenos Aires ist dieser Bezug nicht möglich, weil ja dabei der Nettopreis verlorenginge. Wir zahlen für ein solches Buch vielleicht 6000 Mk. netto. Dazu 100% Valutaanschlag ergibt immerhin erst einen Auslandsnettopreis von etwa 12 000 Mk. Vorteile kann also nur der Privatmann davontragen.

An Bord der meisten Passagierdampfer befindet sich auch eine sogenannte Schiffsbuchhandlung, für die die Reedereien an Buchhandlungsfirmer die Konzession erteilen (ähnlich wie die Pahnhofsbuchhandlungen von der Eisenbahndirektion Konzessionen erhalten). Die Konzessionäre geben dem Obersteward der ersten und zweiten Klasse bei jeder Reise eine Auswahl der neuesten Bücher mit, damit sie während der Reise an die Passagiere verkauft werden sollen. Der Verkauf findet aber meines Erachtens weniger unterwegs während der Reise statt, sondern in der Hauptsache in den großen Hafenstädten an die den Dampfer besuchenden Gäste, besonders aber in Buenos Aires. Was das auf den dort ansässigen deutschen Auslandsbuchhandel für verheerende Wirkungen ausübt, möge folgendes Beispiel erläutern: Angenommen, ein solches Schiff liegt jetzt, im Februar, im Hafen von Buenos Aires. Die Reise dorthin dauert ungefähr vier Wochen. Da die Bücher der Schiffsbuchhandlung auch einige Zeit vor Abgang des Schiffes an Bord gebracht werden, so dürfte das bei dem hier als Beispiel herangezogenen Schiffe etwa im Dezember der Fall gewesen sein. Dem Obersteward sind demnach die Bücher zum Dezembermarktpreise in Rechnung gestellt worden. Wählen wir als Beispiel einen